



Genval, le 14 septembre 2008,

Cette note vise à relever les points dangereux dans l'avenue des Combattants, à Genval et à identifier quelques améliorations qui pourraient être rapidement apportées, précédant le réaménagement complet de l'avenue que nous attendons avec impatience et dont nous réclamons instamment l'inscription au prochain plan triennal des travaux.

Le relevé sur les points noirs de l'avenue porte sur deux aspects : les tronçons dangereux de l'avenue où les usagers faibles (piétons et cyclistes) sont particulièrement exposés, secundo le cheminement piéton difficile, là où l'étroitesse des trottoirs constraint les piétons à descendre sur la chaussée, en particulier s'ils ont une poussette d'enfant.

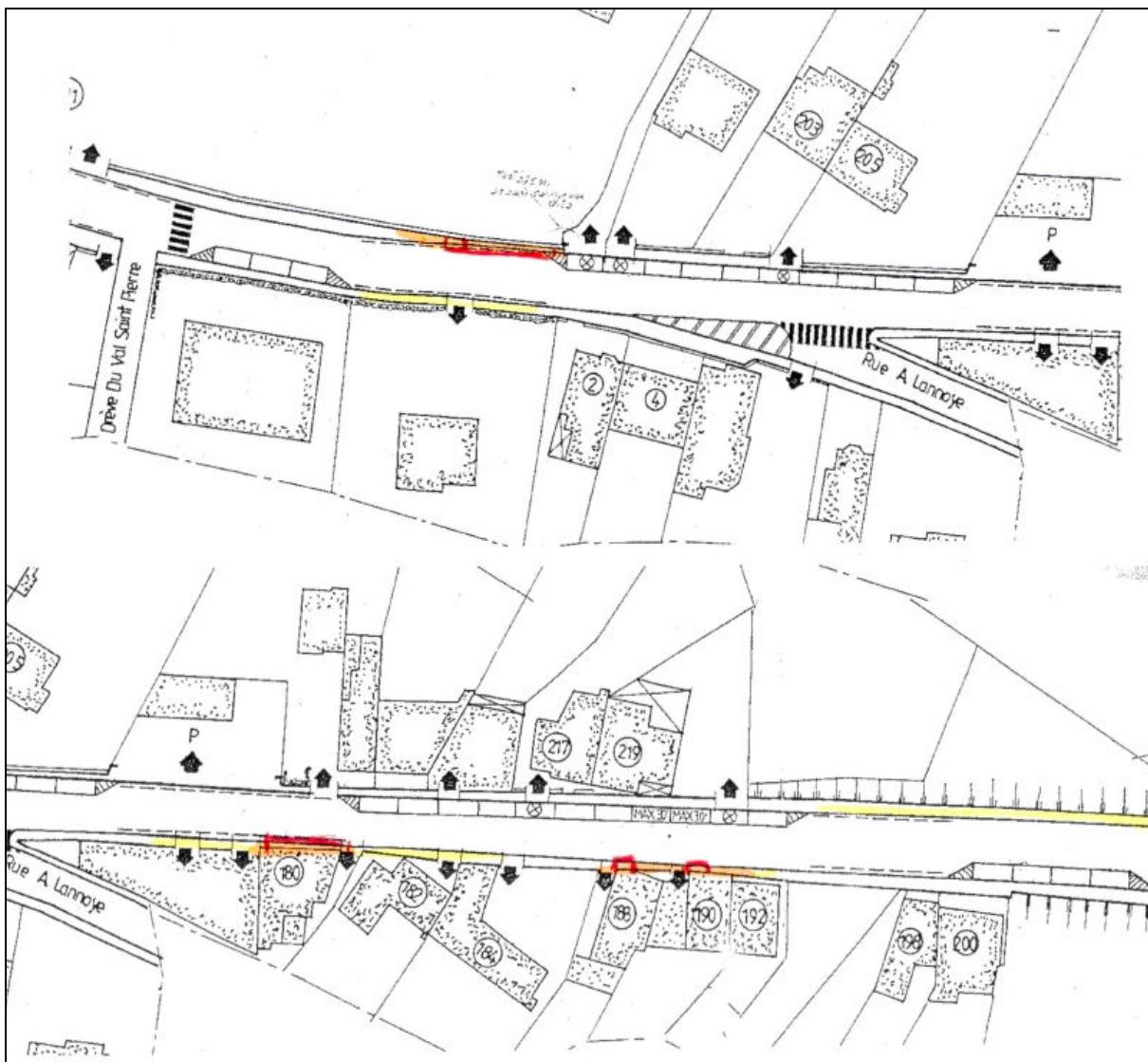
Le constat

1. Les points dangereux de l'avenue.

Le relevé complet qui figure en annexe indique trois niveaux de danger : rouge/orange (très dangereux), orange (très mal sécurisé), jaune (mal sécurisé).

1. Dans le premier tronçon (rue du Vallon et Val Saint-Pierre), on distingue plusieurs trottoirs très étroits, où les voitures frôlent les piétons lorsqu'elles se croisent, les mettant en danger, ainsi que de longues rangées de trottoirs sans protection.





n°191 (vers la place)



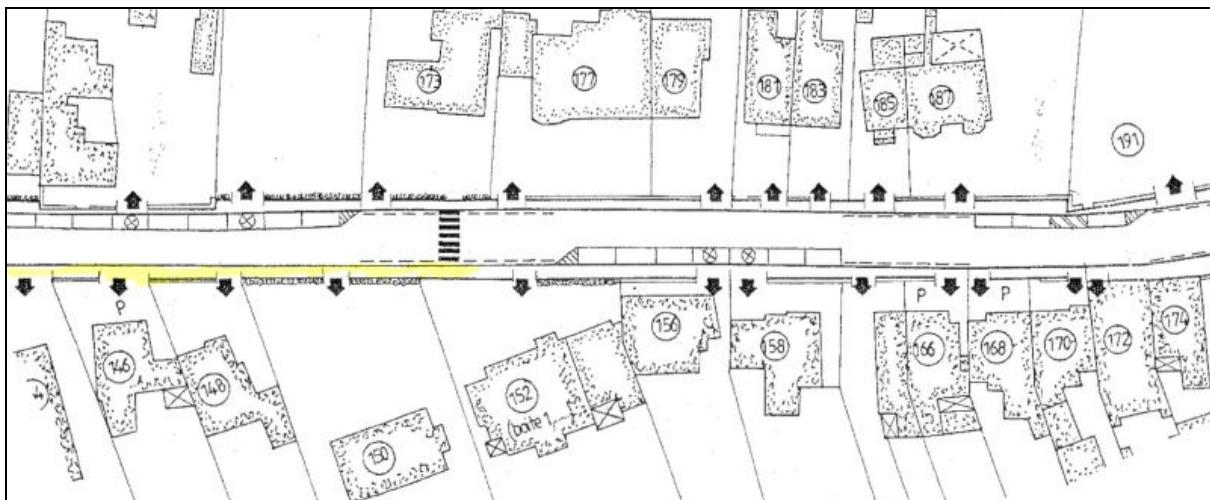
n°180 (vers la gare)



n°190 (vers la gare)

2. Le deuxième tronçon (Val Saint-Pierre jusqu'au 1^{er} tournant, dans le sens gare vers la place) offre la chaussée la plus large, incitant à la vitesse. Le tournant constitue un des points les plus dangereux de l'avenue (quand on vient de la place vers la gare dans ce tronçon). La longue rangée de trottoirs, côté pair, n'offre aucune

protection. Il y a déjà eu plusieurs points d'impacts : poteau signalant le passage pour piétons encastré à hauteur du n°152, grille défoncée au n°148 et tout récemment muret percuté au n°146. Il y a eu plusieurs voitures défoncées côté impair.



n°150 (vers la place)



n°146 (vers la gare)

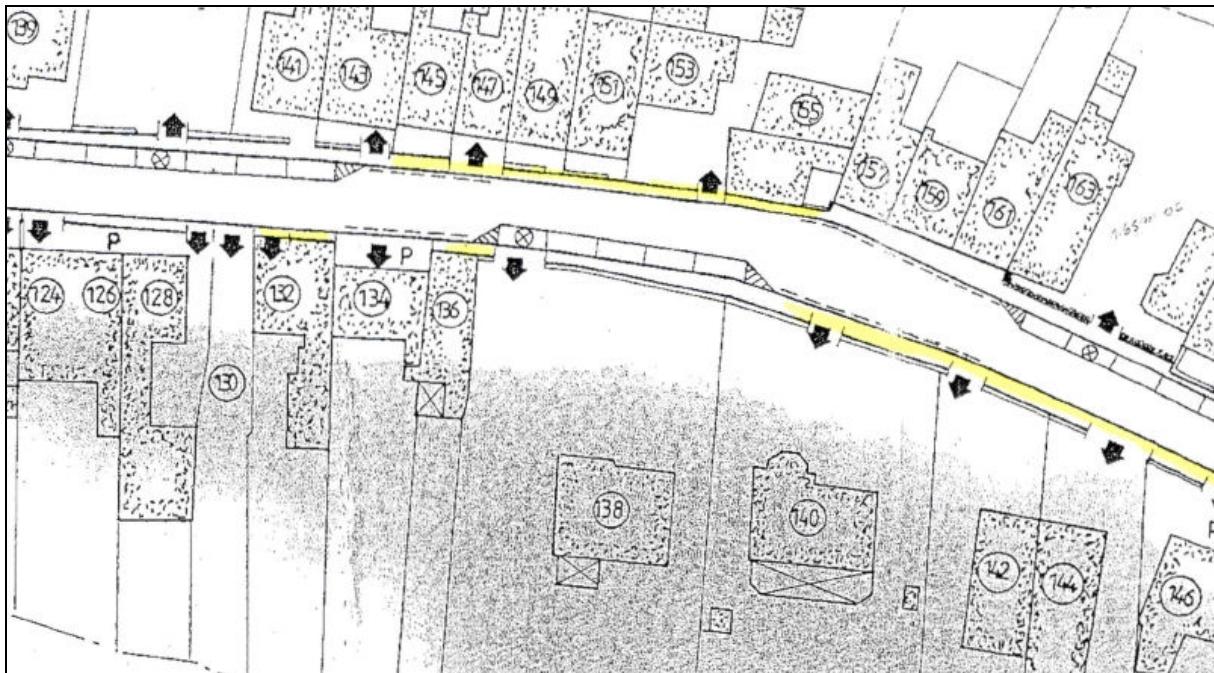


Poteau défoncé au passage pour piétons



n°163

3. Premier virage dangereux (en haut de la montée, quand on vient depuis la gare vers la place). Il s'agit d'un virage fort dangereux. Beaucoup d'accidents résultent d'une perte de contrôle à cette hauteur, les voitures dérapant et s'encastrant sur des véhicules en stationnement ou des murs, grilles ou murets dans les tronçons deux et trois de l'avenue. Les trottoirs dans le tournant offrent une trop maigre protection.



n°134 (vers la gare)



n°163 (vers la place)

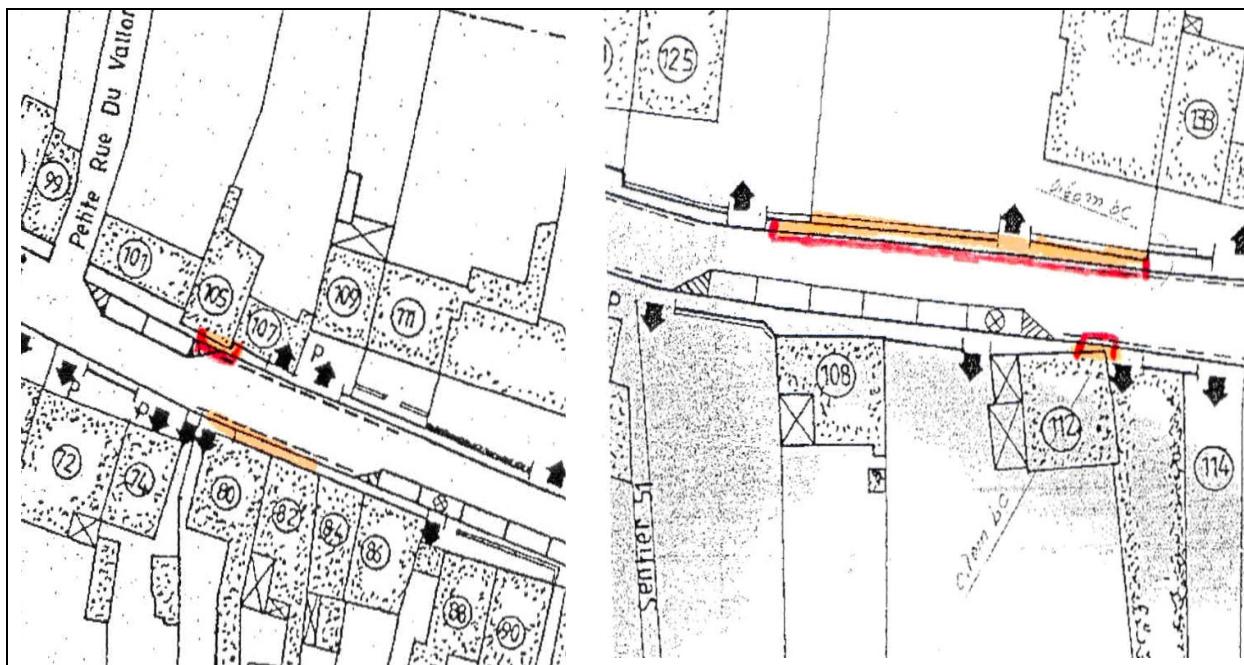
4. Le troisième tronçon, entre le premier virage et la petite rue du Vallon, présente des trottoirs fort étroits et très exposés à la circulation, avec deux situations particulièrement dangereuses : un long trottoir qui fait à peine deux dalles de large, dans une partie fort étroite de l'avenue (en face du 112), par ailleurs des trottoirs qui bordent des maisons à front d'avenue (n°80 à 84 et n°105-107). Les habitants qui en sortent sont en danger lorsque des voitures montent sur les trottoirs pour se croiser.



n°133 (vers la place)



n°125 (vers la place)



n°114 (vers la place)



n°133 (vers la place)



n°125 (vers la gare)



n°107 (vers la place)



n°105 (vers la gare)



n°105 (vers la place)

5. Deuxième virage dangereux. Ce virage en S, situé près des pompes funèbres, s'avère aussi fort périlleux. Plusieurs accidents y ont été relevés. Les trottoirs qui le bordent y sont exposés (mauvaise visibilité dans le tournant).



n°58 (vers la place)



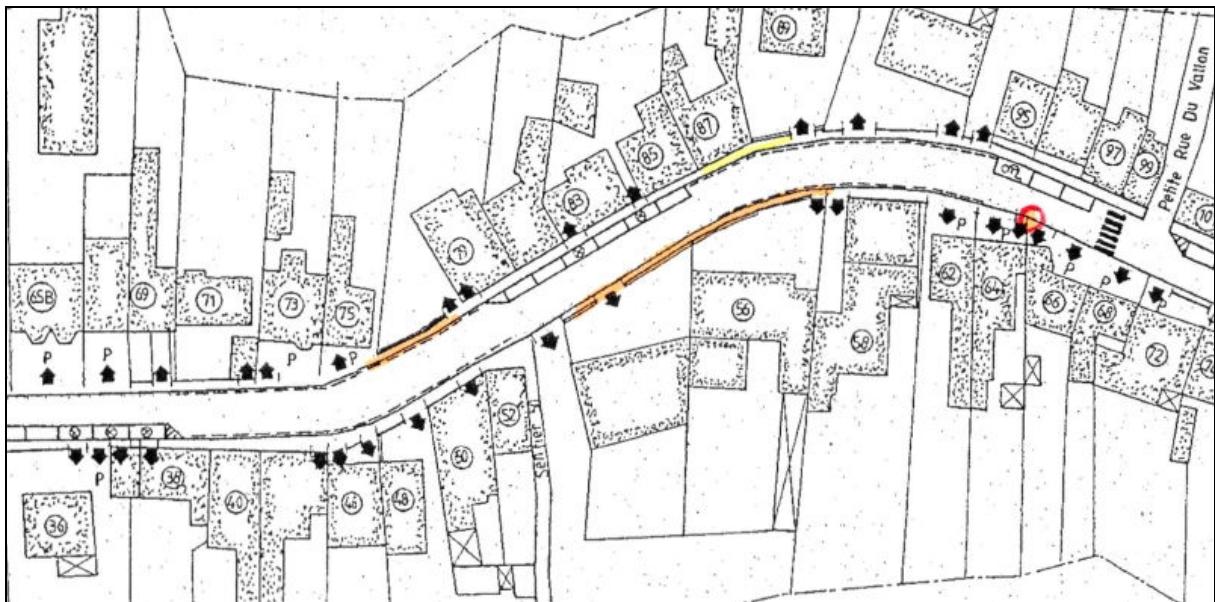
n°79 (vers la place)



n°87 (vers la gare)



n°40 (vers la gare)



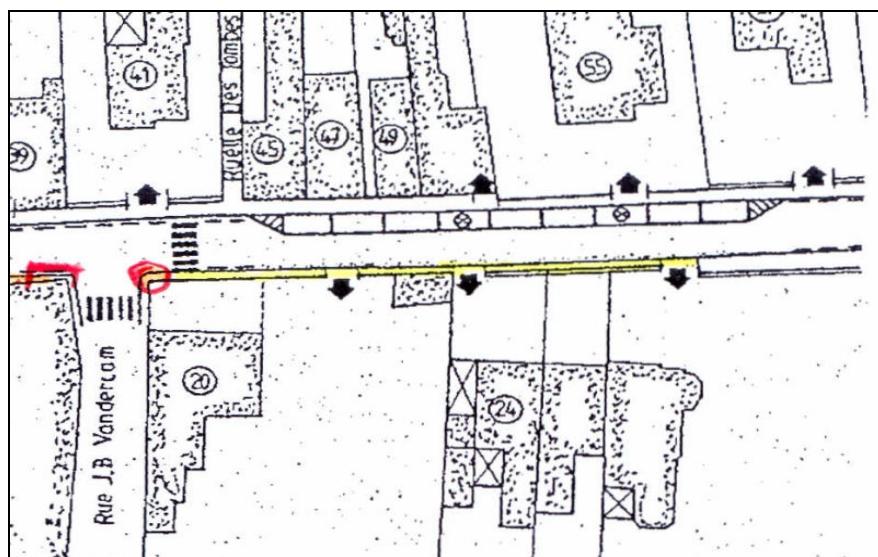
6. Le quatrième tronçon (entre le second virage et la rue Vandercam) présente un long trottoir côté pair (n°20 à 28), sur lequel les automobilistes ont souvent tendance à rouler lorsqu'ils se croisent, vu l'étroitesse de la chaussée dans cette portion.



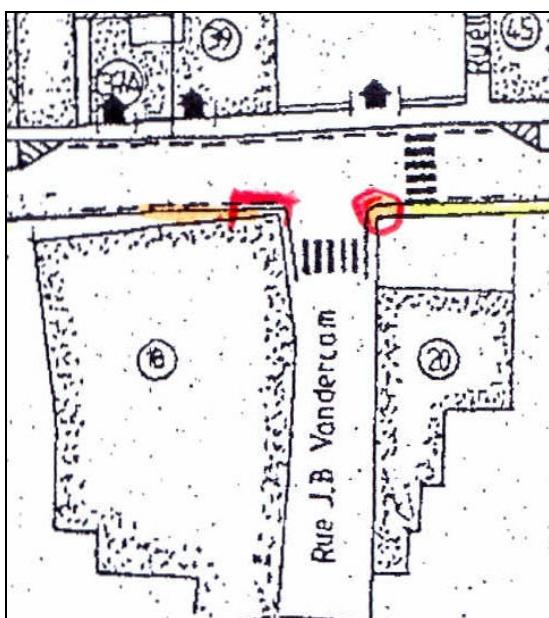
n°32 (vers la place)



n°20 (vers la place)



7. Carrefour. Le croisement Vandercam/Combattants a déjà donné lieu à plusieurs accidents de roulage, la priorité de droite étant peu visible (pour les automobilistes venus de la place). Les trottoirs situés en bordure du carrefour sont fort étroits.



n°20 (vers la place)



n°18 (vers la place)



n°20 (vers la place)



n°18 (vers la place)

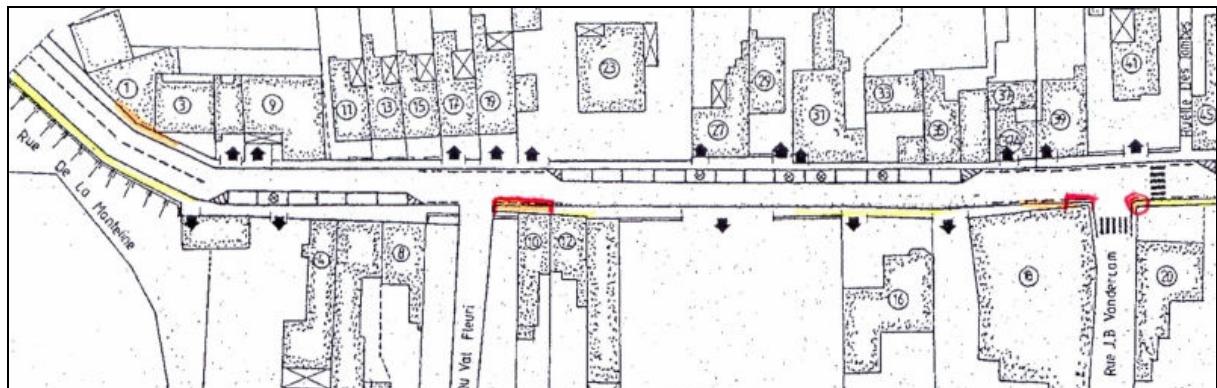
8. Le cinquième tronçon (entre la rue Vandercam et la place Communale) présente à nouveau des trottoirs trop étroits. De même, les trottoirs situés de part et d'autre de l'avenue dans le virage menant vers la place sont fort exposés, à un endroit où la visibilité n'est pas toujours bonne.



n°20 (vers la place)



n°18 (vers la gare)



9. Carrefour dangereux (au croisement Combattants/Manteline/place Communale). Nombre d'automobilistes montant par la rue de la Manteline bravent l'interdiction de tourner à droite dans l'avenue des Combattants. Par ailleurs, les automobilistes venus de la place vers l'avenue sont confrontés à une double priorité de droite, dont une très peu visible (Manteline).



2. Le cheminement piéton difficile

Certains trottoirs se montrent dangereux, non qu'ils soient particulièrement exposés, mais du fait de leur inconfort ou étroitesse. Les piétons sont contraints d'emprunter la chaussée, notamment lorsqu'il s'agit de parents avec des poussettes. Le relevé en annexe 1 dresse l'inventaire des passages difficiles. Permettre aux piétons de longer toute l'avenue, sans devoir traverser ou monter sur la chaussée nous semble un objectif essentiel.



n°191



en face du n°146

Les propositions

1. Des rétrécissements

Des rétrécissements sont à prévoir à plusieurs points de l'avenue, en particulier dans les longues lignes droites. Il s'agit d'y diminuer la vitesse.

1.1 Rétrécissements par un stationnement des deux côtés. Ces derniers peuvent être envisagés dans les parties les plus larges de l'avenue. Sachant qu'il faut au minimum 180 cm par stationnement et 300 cm de passage, on peut estimer que 6m60 suffisent à mettre du parking des deux côtés et par conséquent à réaliser des goulots d'étranglement de plusieurs voitures de longueur. Ces goulots ne peuvent pas être déployés dans les tournants pour des questions de sécurité (ne pas gêner la bonne vue sur l'autre extrémité).

Les mesures effectuées par nos soins donnent ces résultats :

- 7,08m à hauteur du 233 (portion après carrefour Vallon)
- 6,80m à hauteur du passage pour piétons avant carrefour Vallon
- 6,60m à hauteur du 184
- 6,51m à hauteur du 182 (passage le plus étroit)
- 6,57m le long mur entre Lannoye et Val St-Pierre (2^e passage le plus étroit)
- 6,60m à hauteur du 156
- 6,60m à hauteur du 148
- 6,60m à hauteur du 126
- 6,30m à hauteur du 104
- 6,34m à hauteur du 117
- 6,34m à hauteur du 66

Des goulots d'étranglement peuvent être prévus entre le carrefour de la rue du Vallon et le numéro 126, par exemple:

- à hauteur du 200
- à hauteur du 188
- à hauteur du 158
- à hauteur du 148
- à hauteur du 128

Il faudra tenir compte de certaines sorties de garage qui ne pourront plus se faire si une voiture est garée en face. A voir au cas par cas, parfois un marquage au sol suffit (comme en face de l'ex-boucherie Collée).

1.2. Rétrécissements par des aménagements en dur. Des goulots d'étranglement (réalisés avec des éléments bas en dur, quelques plantations et des panneaux de signalisation) devraient être créés dans les parties plus étroites de l'avenue. Il s'agit d'y diminuer la vitesse, tout en y sécurisant davantage les trottoirs. La priorité de ces aménagements devrait être réservée aux tronçons particulièrement dangereux de l'avenue, mis en lumière par le relevé :

- en protection du trottoir très étroit à hauteur des n°188-190

- en protection du trottoir très étroit à hauteur du 180 (près du garage Scovra)
- en protection du long trottoir au n°191
- à hauteur du 112 et en face du 112 (en protection du long trottoir très étroit)
- à hauteur du 80 et en face 107
- en protection du long trottoir entre les n° 20 et 28
- en protection du trottoir fort étroit à hauteur du 10

En outre, un goulot d'étranglement serait à prévoir à l'entrée de l'avenue, côté rue du Vallon (voir plus loin sur l'effet de porte)

2. Davantage de stationnements

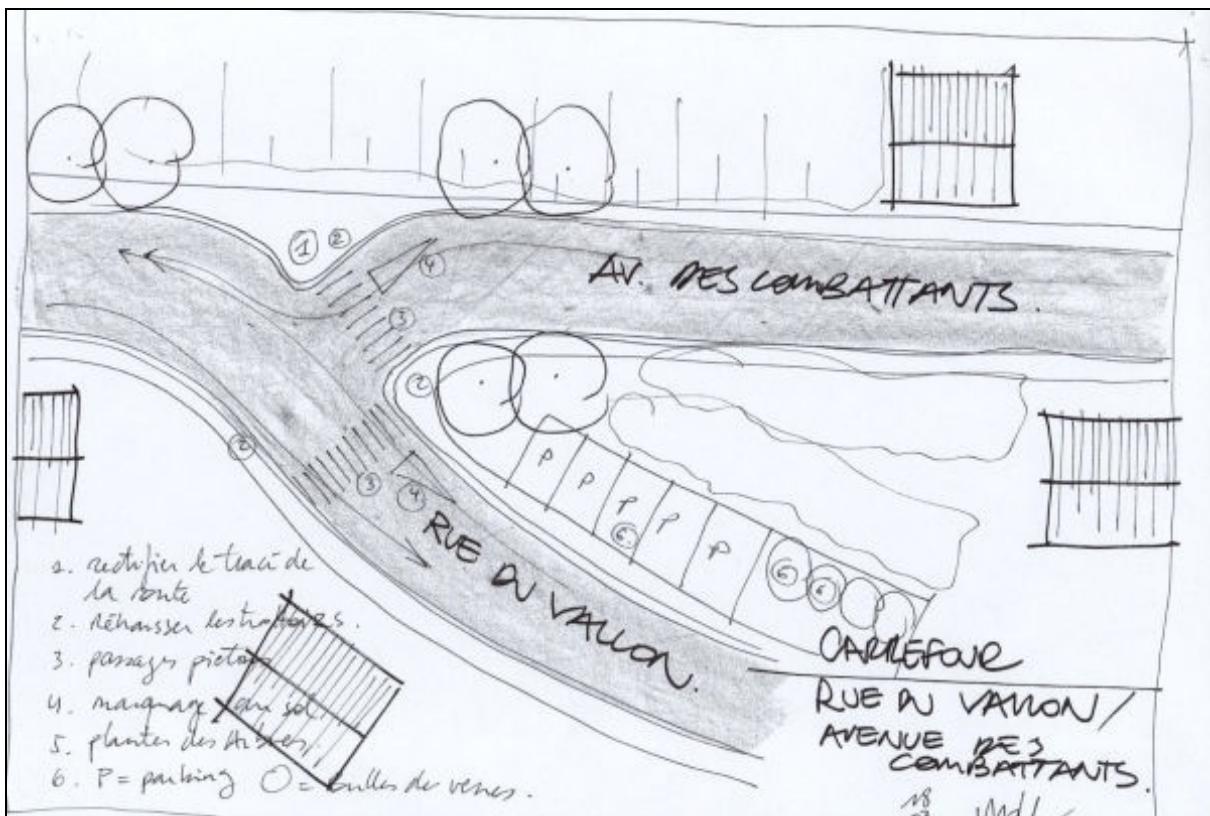
La somme des places de stationnement ne suffit plus à répondre à la demande, le nombre de voitures ayant fort augmenté dans le quartier. Il serait possible d'ajouter une douzaine de places supplémentaires (outre celles évoquées à propos des goulots d'étranglement). Ces places supplémentaires auraient l'avantage d'augmenter l'effet de chicane (obstacles visuels et physiques), contrignant les automobilistes à lever le pied.

3. Des effets de porte

Les entrées dans l'avenue doivent être traitées afin de produire un « effet de porte », c'est-à-dire inciter l'automobiliste à lever le pied, en lui indiquant qu'il entre dans une partie résidentielle, pourvue d'obstacles et de ralentissements. Dans le cas du croisement Vallon/Combattants, on peut proposer deux phases.



- Un goulot d'étranglement en dur (réalisés avec des éléments bas en dur, quelques plantations et des panneaux de signalisation) juste au-dessus du croisement avec la rue du Vallon.
- Un réaménagement plus global doit être envisagé. Voici la proposition réalisée par l'architecte Werner De Crombrugghe (détail en annexe 2) pour le comité de quartier:

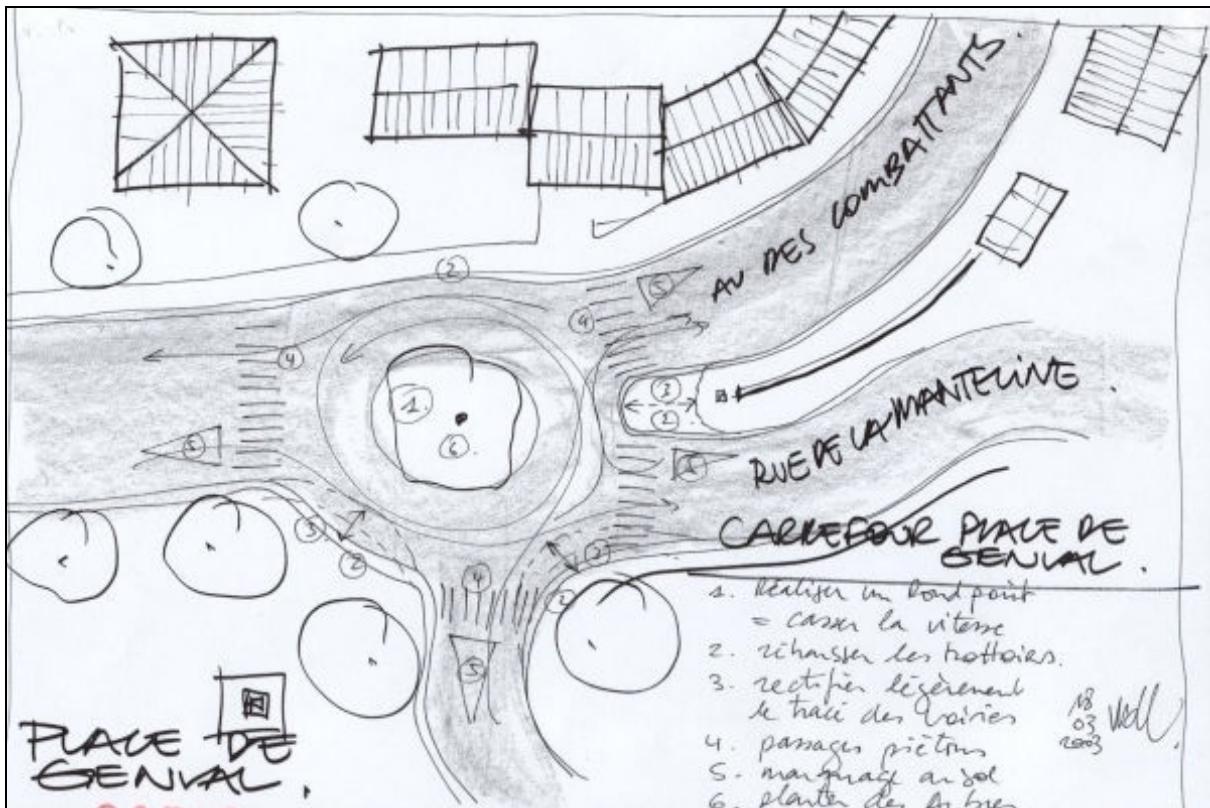


Dans le cas du croisement Manteline/Combattants, il s'agit non seulement d'inciter les automobilistes à lever le pied, mais aussi de sécuriser un carrefour compliqué.



On peut proposer, ici aussi, deux phases :

- Prolonger l'îlot central entre la rue de la Manteline et l'avenue des Combattants par quelques potelets, afin d'empêcher physiquement une périlleuse manœuvre de virage à droite (lorsqu'on monte depuis la Manteline), déjà interdite par un panneau.
- Réaménager le carrefour comme le suggérait la proposition de l'architecte Werner De Crombrugge (détail en annexe 3)



4. Plan de circulation

- empêcher le trafic de transit des véhicules passant par le Val de la Rivière et la rue Vandercam en mettant un court tronçon du Val de la Rivière en sens interdit (entre la rue de la Manteline et Val Fleuri), obligeant les automobilistes à rester sur les axes plus importants du quartier (poursuivre leur route vers la place et vers la rue du Vallon ou la RN271). Ceci doit bien entendu être réalisé en concertation avec les habitants du Val de la Rivière et de la rue Vandercam.
- le réaménagement des carrefours Manteline/Combattants (afin d'éviter le virage à droite) et du croisement Vallon/Combattants devrait diminuer la pression du trafic dans l'avenue.

En conclusion

Comme le rapportent les relevés réalisés par le comité de quartier, les soucis de sécurité se présentent sur toute l'avenue, affectant tous ses tronçons. Si des mesures urgentes peuvent apporter des améliorations ponctuelles, il apparaît clairement que le réaménagement global de l'avenue constitue la seule solution durable. Il y a urgence à le mettre en œuvre pour protéger les usagers faibles, piétons et cyclistes. C'est précisément ce que préconisaient les auteurs du Plan Inter Communal de Mobilité en 2004.

Elargir les trottoirs et les doter de hautes bordures sécuriserait les piétons. Aménager les carrefours, multiplier les obstacles, comme des rétrécissements, forcerait les automobilistes à lever le pied. La commune a le devoir de prendre toute la mesure de la situation et d'y remédier. Les développements attendus pour la gare RER de Genval et pour l'urbanisation des anciennes Papeteries de Genval vont générer un surcroît de trafic qui doit être jugulé.

Au nom des familles de l'avenue des Combattants,